

ESSAI SUR LE PORT  
DE MARSEILLE  
DES ORIGINES A LA FIN DU XIII<sup>e</sup> SIECLE

PAR

RÉGINE PERNOUD

---

AVANT-PROPOS

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

---

INTRODUCTION

LE PORT DE MARSEILLE DANS L'ANTIQUITE

I. Populations qui utilisèrent le port avant l'arrivée des Grecs : Ligures, Phéniciens.

II. Fondation de *Massalia* par les Phocéens, qui avaient été précédés sur le littoral par les Rhodiens, vers l'an 600; deuxième ban de colons vers 540.

III. Période grecque du port de Marseille : la vie des Phocéens s'organise autour du port qui com-

mande leur activité politique (luttres avec les Ligures, les Etrusques, les Carthaginois, les Gaulois); leur activité commerciale (fondation de colonies dans la vallée du Rhône, sur la côte de Ligurie, sur la côte d'Espagne, commerce de transit); leur activité maritime (explorations de Pythéas et Euthymènes).

IV. Période romaine du port de Marseille : Marseille demande du secours à Rome contre les pirates ligures; organisation de la province de Gaule transalpine. Siège de Marseille par Jules César; la ville, vaincue, doit livrer ses armes, ses navires, son trésor, ses colonies, sauf Nice et les îles d'Hyères.

V. Topographie du port; description de la rade; changement du sol dans l'antiquité : partie nord-est occupée par des marécages, séparés du port lui-même par un cordon littoral. Rivage septentrional en-deçà du quai actuel, défendu par un rempart; topographie de la ville établie par rapport au port; rues parallèles au rivage, coupées par des rues transversales; tracé de l'enceinte de Marseille; emplacement de la citadelle sur la butte des Moulins. Rivage méridional inutilisé.

Marseille sous l'Empire : décadence du port.

## I

### LE PORT DE MARSEILLE DU I<sup>er</sup> AU XII<sup>e</sup> SIÈCLE.

Etat très précaire du port à la fin de l'Empire.

I. Causes du déclin du port : les invasions (Goths, Burgondes, Visigoths, Ostrogoths, Sarrasins). Le calme ne revient qu'avec l'établissement de Boson, roi de Provence.

II. Le port garde cependant une certaine activité : Marseille est bureau de douanes sous les Mérovin-

giens. Présence dans la ville de négociants orientaux et juifs. Le port garde des relations avec l'Egypte, Byzance, l'Italie, l'Espagne. Pélerinages à Jérusalem.

III. Aspect du port au moment où se manifeste le réveil de son activité; remparts démolis sur la rive septentrionale, chaîne tendue en travers de l'entrée du port. La rive méridionale ne tarde pas à appartenir toute entière au monastère de Saint-Victor qui y est établi et dont les possessions s'étendent à l'ouest jusqu'au lieu dit « plan Fourmiguier ». Les revenus du port sont indivis entre les vicomtes de Marseille.

IV. Activité due aux croisades et aux transports de pèlerins, au XII<sup>e</sup> siècle. Etablissement à Marseille des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem.

V. Grâce aux croisades, les Marseillais reprennent contact avec l'Orient et y acquièrent des privilèges. Les prétendues chartes de privilèges de 1136, 1152, 1188 ne sont que des faux du XIII<sup>e</sup> siècle. Les établissements marseillais dans le Levant datent cependant de cette époque. Objets d'importation et d'exportation.

VI. Relations du port avec les autres puissances méditerranéennes, surtout avec les villes d'Italie : Gênes (traités de 1138 et 1154). L'expansion de Marseille inquiète Gênes, qui se fait donner le port et la cité par le comte de Provence en 1174, mais ses tentatives pour les conquérir échouent.

## II

### LE PORT DE MARSEILLE DANS LA 1<sup>re</sup> MOITIÉ DU XIII<sup>e</sup> SIÈCLE.

Période de grande activité du port; celui-ci devient la propriété de la commune qui se libère à prix d'argent de la domination des vicomtes.

### I. ASPECT DU PORT A CETTE ÉPOQUE.

La rive méridionale contient des salines appartenant à Saint-Victor. Dans le fond du port, au « plan Fourmiguier », se trouvent les entrepôts de bois et de pierres. Une portion des remparts correspondant à l'actuelle rue des Fabres est double; entre les deux, se trouvent les ateliers de charpentiers et l'annonerie. Sur la rive septentrionale, est le port proprement dit avec les « escars » où viennent s'amarrer les navires. Sur la pointe Saint-Jean, une petite tour, la tour de Malbert, soutient la chaîne qui ferme l'entrée du port.

### II. INSTITUTIONS DU PORT : POLICE.

Entretien matériel : mesures prises pour la propreté du port, pour son nettoyage, pour la circulation des navires et le déchargement des marchandises.

Défense du port : la chaîne; les trois phares de Marseille, situés à Notre-Dame de la Garde, à Marseille Veyre et à l'île de Riou. Tout navire venant d'outre-mer doit apporter une baliste à la commune pour contribuer à sa défense.

Revenus du port : droit appelé *latus navium* et droit d'attache perçus sur les navires; impôt de la table de la mer et droit de rivage levés sur les marchandises débarquées; leides perçues sur les marchandises vendues, contrôlées aux deux services municipaux : le poids du Lauret et le poids de Fers et Casses. Impôts perçus par le clavaire.

### III. INSTITUTIONS DU PORT : DROIT MARITIME.

Activité des chantiers de construction à Marseille au XIII<sup>e</sup> siècle; la commune a le monopole des engins nécessaires pour mettre les navires à la mer; règlements imposés aux calfats.

La législation marseillaise règle les rapports des différents membres de l'équipage (patrons, contre-mâîtres, marins).

Elle détermine aussi le sort des passagers. Obligations particulières imposées aux étrangers et aux juifs. Mesures de protection édictées en faveur des pèlerins; les armateurs marseillais ont le monopole de leur transport. Contrats de nolis entre les patrons et les marchands.

Intermédiaires placés par la commune entre les équipages et les passagers, afin d'assurer le bon ordre :

*L'écrivain de navire*, chargé de noter toutes les transactions entre pèlerins ou marchands et armateurs.

Le *chargeur*, sorte d'entrepreneur du transport des personnes, fournissant les vivres aux passagers.

Les *observateurs*, inspecteurs délégués par la commune pour vérifier les convois de pèlerins.

Les *consuls sur mer* n'existèrent probablement que dans la deuxième moitié du XIII<sup>e</sup> siècle.

Durant le voyage, les marchandises comme les passagers sont placés sous la responsabilité du patron de navire, qui doit s'en tenir à ses conventions, sauf empêchement valable. Les risques de mer sont répartis également entre l'armateur et le négociant : réglementation touchant les prêts maritimes, la coutume du jet, le droit de naufrage, le droit de représailles.

#### IV. RESSOURCES DU PORT : LA PÊCHE.

Les pêcheurs formaient à Marseille une corporation importante; les poissons étaient vendus soit directement sur le quai, soit à la poissonnerie; règlements spéciaux pour les revendeurs. Taxes différentes suivant la qualité du poisson.

Il y avait aussi à Marseille des corailleurs, qui allaient pêcher le corail, en général sur les côtes de Sardaigne ou de Sicile.

#### V. RESSOURCES DU PORT : L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS.

Le XIII<sup>e</sup> siècle est l'époque où il y eut le plus de « passages outre-mer ». Conventions faites à ce sujet entre Marseille et les ordres militaires. A Marseille, s'embarquèrent Thibaut de Champagne et, plus tard, quelques compagnons de saint Louis, qui y fit lui-même des commandes de vaisseaux.

#### VI. RESSOURCES DU PORT : LE COMMERCE.

*Principaux contrats commerciaux* : commandes, sociétés; la lettre de change et le prêt maritime sont également très employés.

*Population commerçante de Marseille* : formation d'une aristocratie de marchands enrichis par le commerce maritime et jouant un rôle politique (les Manduel, les Fer, les Vivaud); rôle des juifs et des étrangers.

*Commerce de cabotage.*

*Commerce de transit* : échanges entre les produits d'Orient et les produits de l'intérieur des terres. Les Marseillais trafiquent surtout aux foires de Champagne : Provins, Lagny, Troyes.

*Commerce avec l'Orient*, extrêmement actif. Les Marseillais ont des fondoucs à Acre, à Tyr, à Beyrouth, ils sont en relation avec Alexandrie; leurs comptoirs les plus importants sont ceux d'Afrique du Nord : Bougie, Ceuta et Tunis. Les fondoucs sont administrés par des consuls nommés par le conseil et munis de pouvoirs judiciaires.

## VII. RELATIONS DU PORT AVEC LES PUISSANCES MÉDITERRANÉENNES.

*Avec les villes du littoral* : Arles (traités de 1214, 1221, 1242), Avignon (traités de 1225 et 1242), Montpellier (désaccords entre les négociants des deux villes en Orient, traités de 1229 et 1254). Aigues-Mortes, Narbonne, Béziers, Toulon, Hyères, Cannes, Nice et Grasse.

*Avec les villes italiennes* : relations actives surtout avec Gênes; quatre traités de commerce, réglant les rapports entre les deux villes, sont conclus entre 1203 et 1251; Marseille signe aussi des conventions avec Savone et Albenga, dépendant de Gênes. Relations cordiales avec Pise (traités de 1210, 1233), Venise; en Sicile, les Marseillais possèdent un fondouc et des privilèges.

*Avec les villes de Catalogne et d'Aragon*; traité avec le comte d'Empurias en 1219; possessions accordées aux marseillais à Majorque en 1230.

## III

### LE PORT DE MARSEILLE A LA FIN DU XIII<sup>e</sup> SIÈCLE.

Mainmise de Charles d'Anjou sur la ville en 1252.

I. Situation faite au port par Charles d'Anjou, dans les trois traités qu'il signa avec les Marseillais en 1252, 1257, 1262.

II. Influence du gouvernement comtal sur les institutions du port; il en assume l'entretien et en perçoit les revenus; la défense et la police du port sont également assurées par les comtes.

III. Influence du gouvernement comtal sur l'activité du port; la liberté de commerce est garantie aux Marseillais comme par le passé. Charles d'Anjou

exerce une influence sur les relations entre Marseille et Montpellier, Gênes, Pise; il développe le commerce avec la Sicile et Naples, et octroie aux marseillais des privilèges pour la pêche du corail. Il s'emploie à relever le commerce avec l'Orient, qui subissait alors une sérieuse diminution.

IV. Cependant un déclin évident se manifeste pour le port, au moins du point de vue commercial : il résulte de la concurrence de Montpellier, de la cessation des croisades, de l'affaiblissement des colonies de Syrie, et surtout des aspirations politiques de Charles d'Anjou et des guerres qu'elles entraînent avec la Sicile et avec l'Aragon.

V. Ces guerres de Charles d'Anjou finissent par changer les destinées du port et par en faire un port militaire : les chantiers de constructions sont cédés à la cour royale, le port tout entier est mis en état de défense; les armateurs marseillais louent leurs navires au roi de Sicile; plusieurs Marseillais deviennent même amiraux ou châtelains de places fortes.

---

## CONCLUSION

## PIECES JUSTIFICATIVES

## INDEX

---